

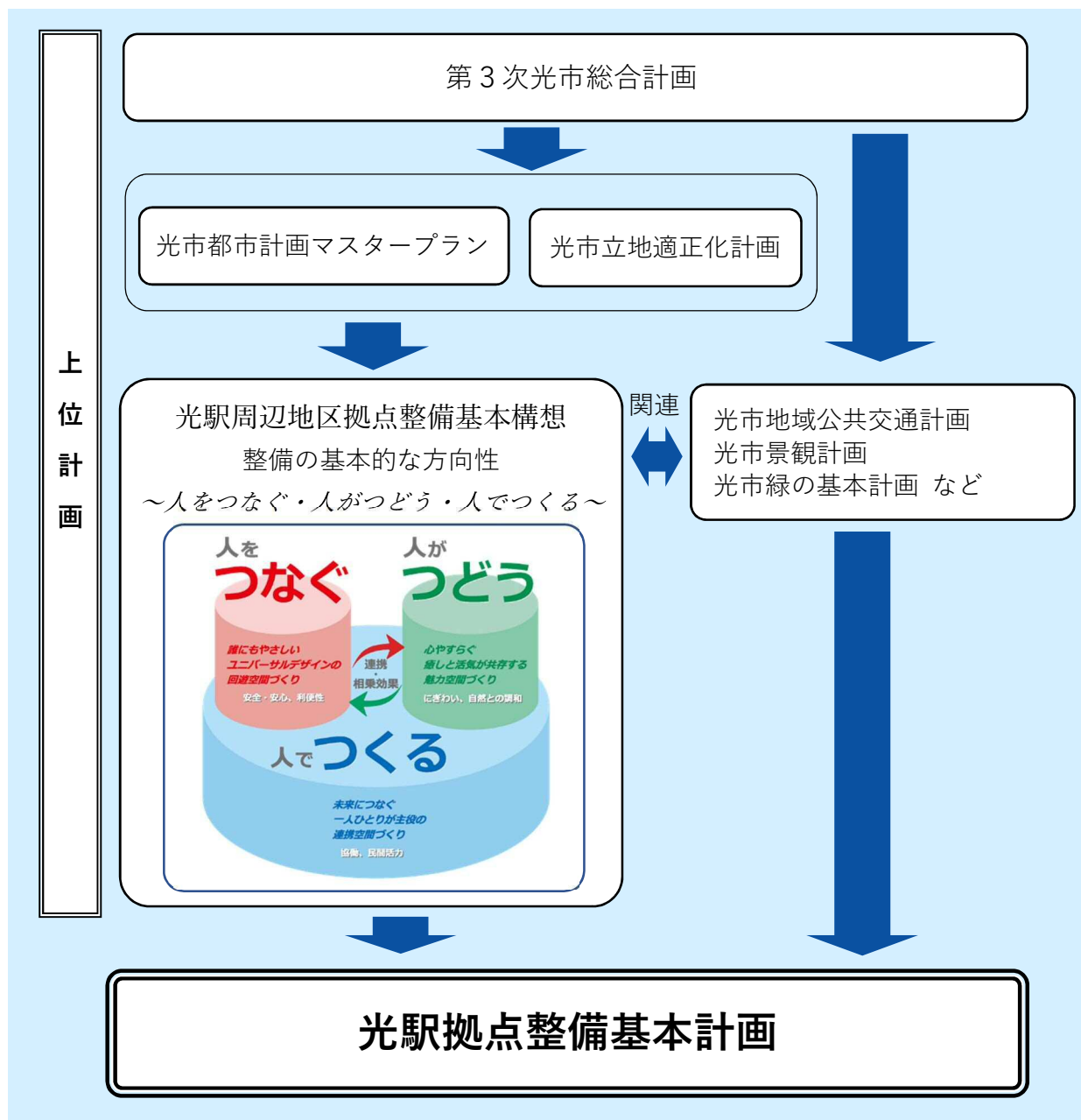
第2章 現状と課題

1 駅近接エリアの現状

(1) 上位計画

基本計画は、第3次光市総合計画をはじめ、光市都市計画マスタープラン、光市立地適正化計画、光市地域公共交通計画及び基本構想などを上位計画として、これらに沿って策定します。

【上位計画との相関図】



上位計画の名称	地区の位置付けや整備に関する施策例等
第3次光市総合計画 (令和4年3月)	・「つながる光・未来戦略プロジェクト」の一つに、「光駅のバリアフリー化と公共交通ネットワーク構築プロジェクト」を位置付け
光市都市計画マスタープラン (平成24年3月)	・本地区を都市拠点地区の一つとし、「にぎわいの場を創出するため、本市の玄関口に相応しい都市機能の充実を図るとともに、白砂青松の虹ヶ浜海岸と調和した都市空間を創出するため、土地の高度利用について調査・研究を行う」と位置付け
光市立地適正化計画 (令和7年3月改定予定)	・「光駅周辺～島田市」を「市の玄関口として、市内外の人が訪れ、にぎわいと活気のある都市拠点」に位置付け、都市機能誘導区域及び居住促進重点区域に指定予定 ・「光駅周辺～島田市」における誘導施設として「大規模小売店舗」、「専修学校・各種学校」、「交流施設」、「観光案内施設」などを位置付け
光市地域公共交通計画 (令和4年3月)	・主要交通結節点として、計画の目標に「便利で快適な利用環境の整備」を掲げ、施策の展開例として「交通結節点の環境整備」を位置付け
光駅周辺地区拠点整備基本構想 (平成31年3月)	・駅近接エリアを「駅前交通・交流結節ゾーン」として、「市の玄関口として、駅の円滑な利用や待合をはじめ、南北地区の連携、交通の結節を担う空間」と位置付け ・「短期の取組み」及び「安全・安心に関する取組み」の一例として次の事項を列举 ・JR光駅の橋上化と南北自由通路の一体的整備 ・南北自由通路の充実（歩行者等） ・南北駅前広場（駐車場・駐輪場、ロータリー等）の整備 ・乗り換え、送迎環境の充実 ・待合環境の充実や滞在空間の確保 ・情報発信機能やトイレ等の利便施設の充実 ・多世代が交流できる施設やオープンスペース（広場）の検討 ・エリアの一体的、連続的なバリアフリー化に向けた検討 ・わかりやすい案内サインの検討 など

(2) 施設ごとの現況と諸元

ア JR光駅

- ・ JR光駅の乗降客数は、1日当たり約 4,000 人で、コロナ禍以降減少していますが、徐々に回復基調となっています。
- ・ 車両乗降口とプラットホーム（以下「ホーム」という。）に段差があることや、乗換跨線橋は上下移動が階段のみなど、バリアフリーに対応していません。

項目		概要
JR光駅	施設所有者	西日本旅客鉄道株式会社
	路線	J R山陽本線
	旅客本数	上り：25 本 下り：26 本 ※R6 年 10 月時点
	駅舎構造	地平駅
	駅舎建築年	昭和 58 年（築 42 年）
	ホーム	2 面 4 線 車両乗降口とホームに段差がありバリアフリー未対応
	乗換跨線橋 （ホーム間の連絡）	上下移動が階段のみでバリアフリー未対応 昭和 22 年設置（築 78 年）
	乗降客数	約 4,000 人 ※乗車人員数(1 日平均)2,031 人(R5 年度,山口県統計年鑑より)× 2(乗降)
	トイレ	あり（バリアフリー未対応）

イ 鉄道南北の連絡施設（虹ヶ丘跨線橋）

- ・ JR光駅から 500m圏内における、鉄道南北の連絡は虹ヶ丘跨線橋と平松踏切の 2 箇所のみとなっています。
- ・ 自動車での最寄りの連絡道路は、西の河原川沿いの市道立野浅江線となっています。（西河原第二踏切、駅から東に 500m強）
- ・ 虹ヶ丘跨線橋は、建設から 58 年が経過し、老朽化が進行しています。
- ・ 虹ヶ丘跨線橋と駅前広場の接続は、北側が勾配の急なスロープ、南側が階段で、バリアフリーに対応しておらず、歩行者のみの通行が可能となっています。

項目			概要
鉄道南北の連絡施設	連絡施設		虹ヶ丘跨線橋
	施設所有者		光市
	建設年		昭和 42 年(築 58 年)
	駅前広場 との接続	北側	スロープ（勾配約 13.8%） 手すりは片側のみ、バリアフリー未対応
		南側	階段、手すりは両側に設置、バリアフリー未対応
	屋根		なし
	規模		有効幅員 2.5m、長さ約 90m

ウ 南口駅前広場

- ▶ バス乗降場やタクシー乗場などがありますが、一般車両乗降場がありません。

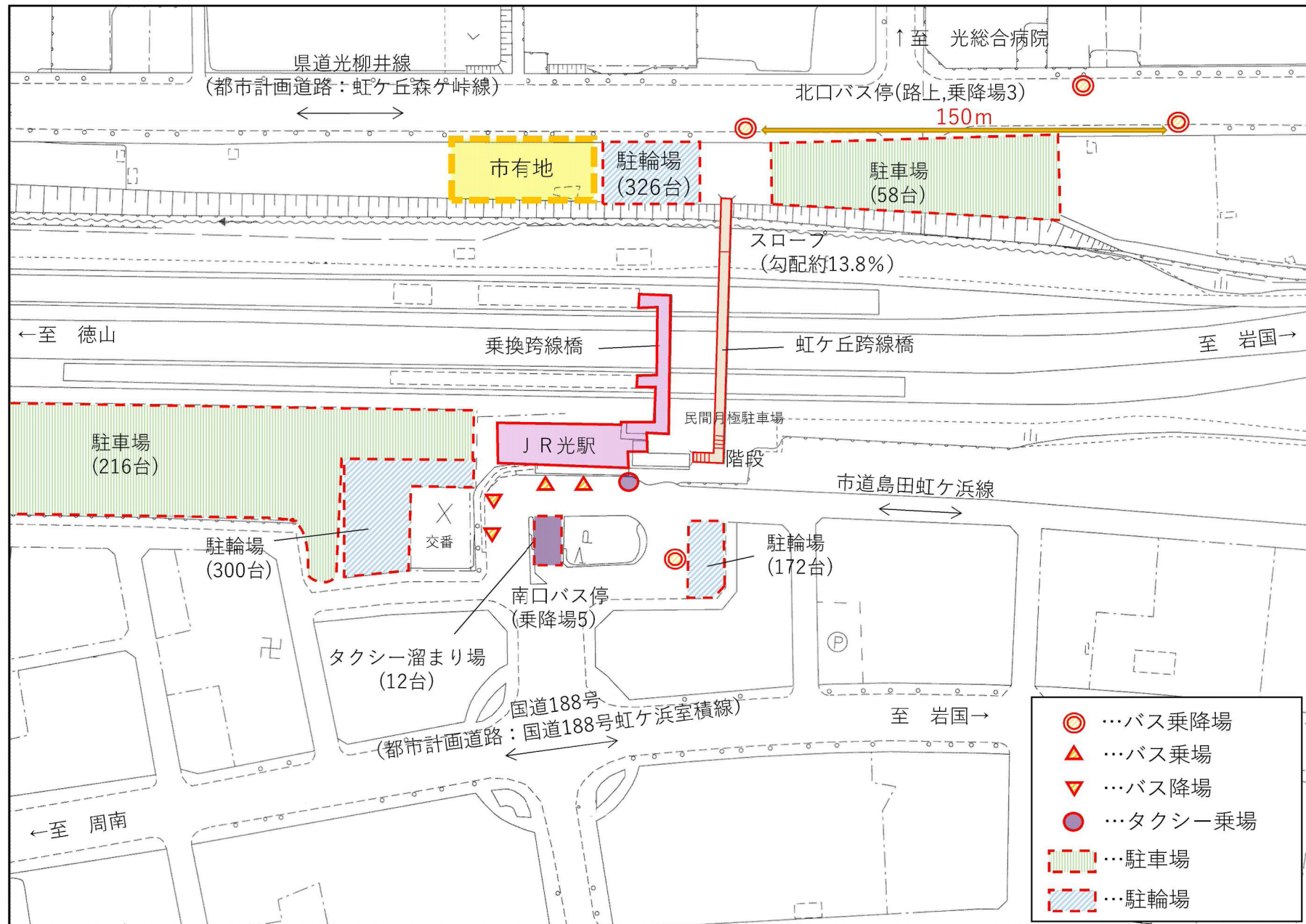
項目			概要
南口駅前広場	土地所有者		光市、西日本旅客鉄道株式会社（ロータリーの一部）
	用途地域等		市街化区域、商業地域（建ぺい率 80%、容積率 400%） （駐車場の一部は第一種住居地域（建ぺい率 60%、容積率 200%））
	ロータリー	バス	便数等 平日 34 本・休日 28 本 ※R6 年 10 月時点
		待合環境	屋根は一部あり、ベンチ等なし
		タクシー	乗場 1 溜まり場 12 台
		一般車両乗降場	なし
		修景施設	モニュメント「輝翔の詩」
	市営 駐車場	収容台数	216 台 ※障害者等専用駐車ます 2 台含む
		料金	200 円/日（30 分まで無料）
		管理	有人管理（夜間などの一部時間帯は管理人不在）
	市営 駐輪場	収容台数 （西側/東側）	472 台（300 台/172 台）
		料金	無料
		設備	屋根、ラック（ともに一部のみ）
	周辺施設		交番、民間月極駐車場、ホテル、コンビニエンスストアなど

エ 北口駅前広場

- ▶ ロータリーがないため、タクシー乗場や一般車両乗降場がありません。
- ▶ バス乗降場は、県道光柳井線に分散して位置しています。

項目			概要
北口駅前広場	土地所有者		光市
	用途地域等		市街化区域、第一種住居地域（建ぺい率 60%、容積率 200%）
	バス	便数等	（バス停路上）3 路線 平日 12 本・休日 8 本 ※R6 年 10 月時点
		待合環境	屋根、ベンチ等なし
	タクシー		乗場なし
	一般車両乗降場		なし
	市営 駐車場	収容台数	58 台 ※障害者等専用駐車ますなし
		料金	200 円/日（30 分まで無料）
		管理	有人管理（夜間などの一部時間帯は管理人不在）
	市営 駐輪場	収容台数	326 台
		料金	無料
		設備	屋根、ラック
	周辺施設		コンビニエンスストア、ホテルなど

【参考図①】 駅近接エリアにおける各施設の概要



(3) 利用実態調査

J R 光駅、虹ヶ丘跨線橋、南口駅前広場、北口駅前広場における現状の交通量や利用者数を把握し、基本計画の検討材料とすることを目的として、利用実態調査を実施しました。

ア 調査日時

(ア) 平日 令和元年 7 月 4 日 (木) 6:00~24:00

(イ) 休日 令和元年 7 月 7 日 (日) 6:00~24:00

イ 調査内容

(ア) 自動車交通量

南口ロータリー内の自動車交通量を観測

(イ) 虹ヶ丘跨線橋通行量

虹ヶ丘跨線橋の通行量を観測

(ウ) J R 光駅利用者数

J R 光駅利用者数を観測 (※性別、年代別に観測)

(エ) ロータリー利用状況

ロータリー (北口は路上) での自動車停車台数、乗降人数等を観測

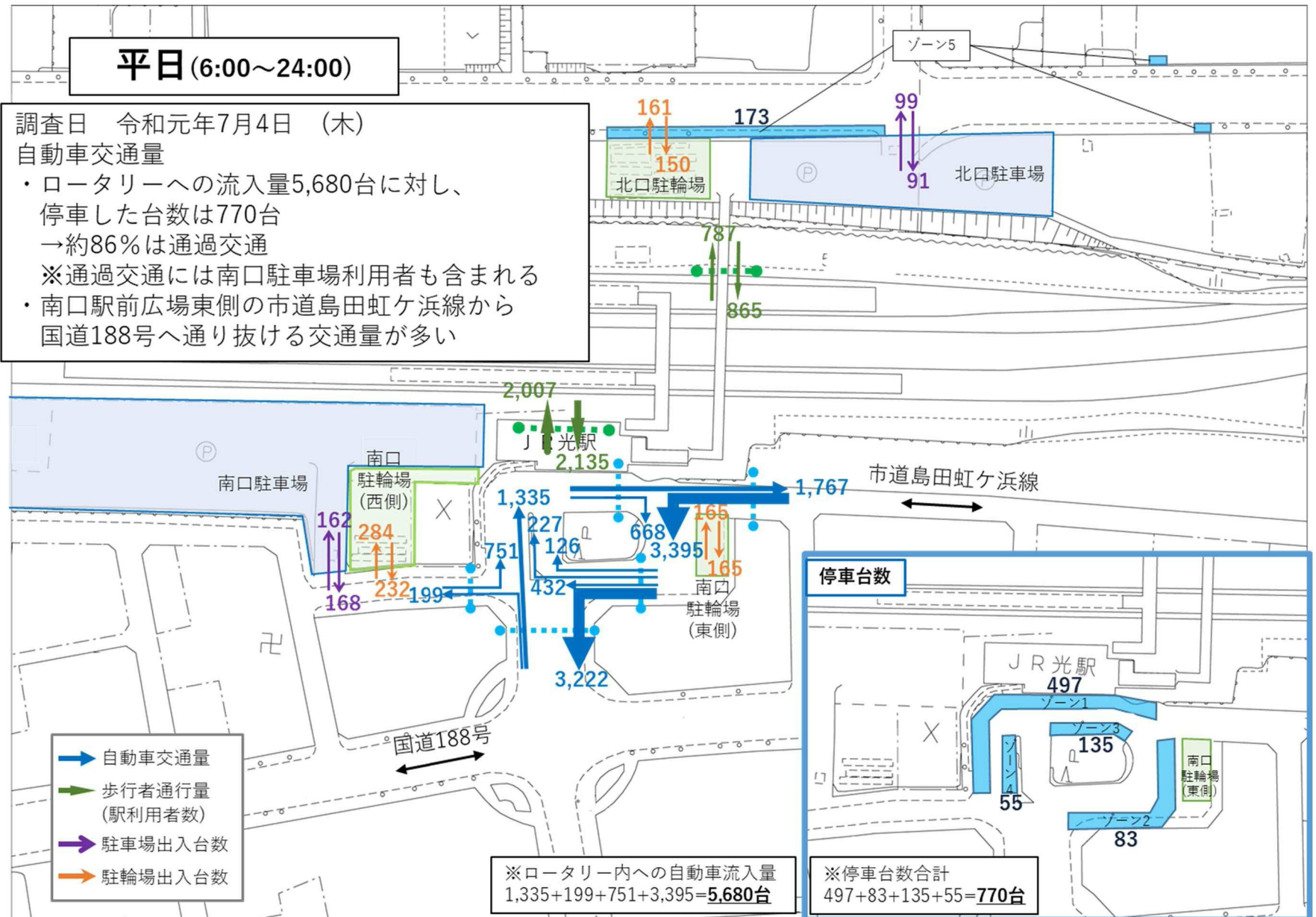
(オ) 駐車場・駐輪場利用台数

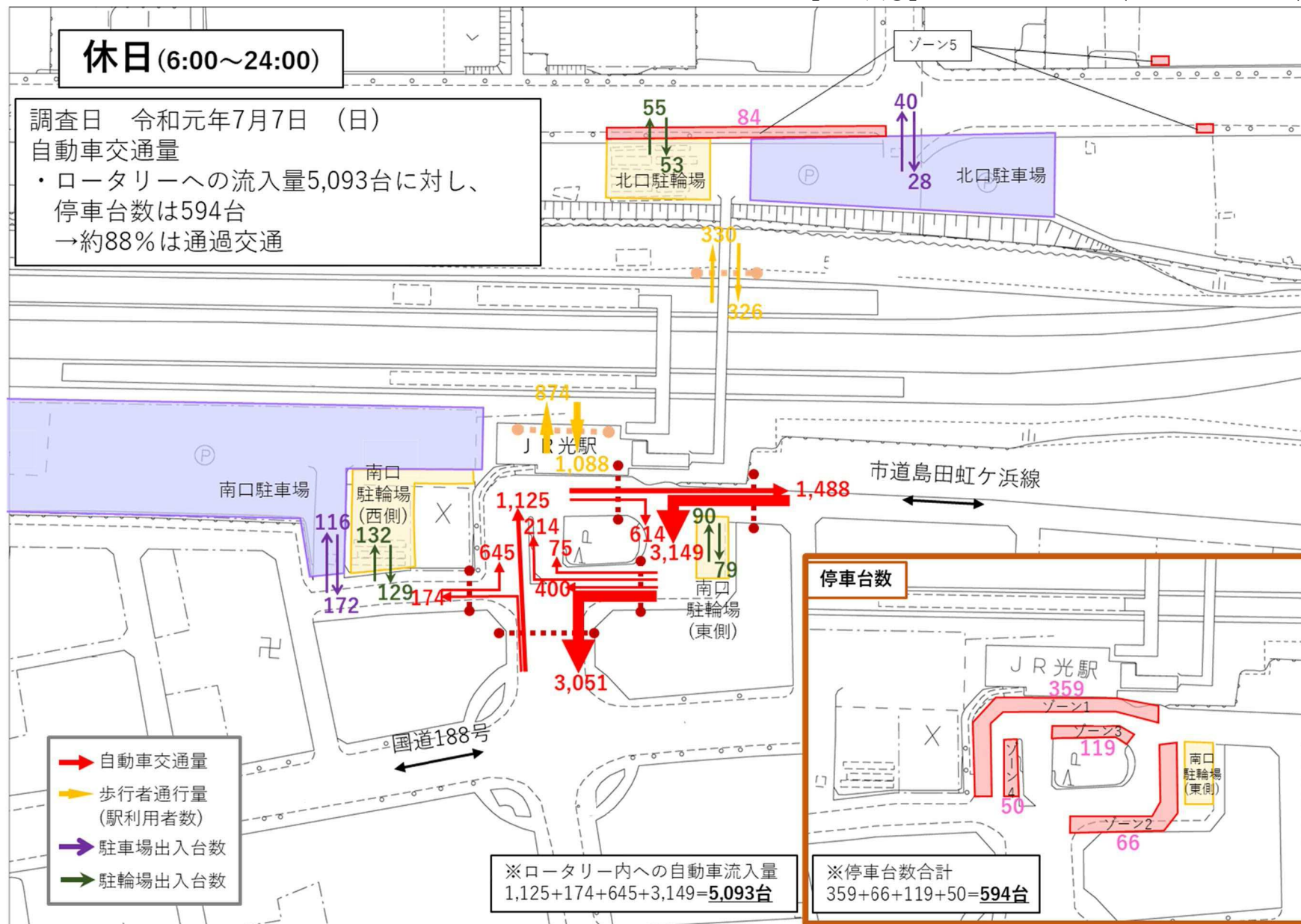
各駐車場・駐輪場へ出入りする自動車・自転車台数を観測

ウ 調査結果の概要

- ・ 自動車交通量では南口ロータリー内への通過交通が多く、流入する自動車交通量のうち 80%以上が通過交通となっています。また、南口ロータリー東側 (市道島田虹ヶ浜線) から国道 188 号へ通り抜ける車両が特に多い状況となっています。
- ・ 虹ヶ丘跨線橋は一定の利用 (平日 1,652 人、休日 656 人) があります。また、自転車での通行も見られます。
- ・ J R 光駅利用者数は、平日が駅構内への入退場ともに 7 時台、休日では駅構内への入場は 9 時台、退場は 17 時台がそれぞれ最も多くなっています。また、利用者の特性として 10 歳代以下の利用者が多く、平日では半分以上を 10 歳代以下が占めています。(※利用者の年齢層については調査員が容姿等から推察したもの。)
- ・ 北口、南口駐車場ともに十分な収容台数が確保されています。
- ・ 北口駐輪場は十分な収容台数が確保されていますが、南口駐輪場 (東側、西側) は時間帯によって駐輪台数が収容台数を上回り、非常に混雑した状況となっています。

【参考図②】利用実態調査結果（平日 6:00～24:00）





(4) 光駅利用者ワークショップ

光駅利用者の視点を取り入れた計画づくりを行うため、光駅利用者を対象としたワークショップを実施しました。「これがウワサの未来カメラ～光駅前の未来を激写せよ～」というテーマのもと、その場所の未来が撮影できる未来カメラを使って光駅前を撮影するという設定でグループワークを行っていただき、各グループから駅近接エリアの未来像について、具体的な提案をいただきました。

ア 実施日 令和元年9月28日(土)、10月4日(金)、10月26日(土)

イ 参加者 全13人(1回目8人、2回目11人、3回目10人)

ウ 内容

- 1回目:光駅拠点整備に向けた取組について、現状の把握(現地での写真撮影)
- 2回目:現状と課題の整理、整備のコンセプト、必要な機能・施設と配置図の作成
- 3回目:未来写真(絵)の作成、最終発表

エ 主な意見等の概要

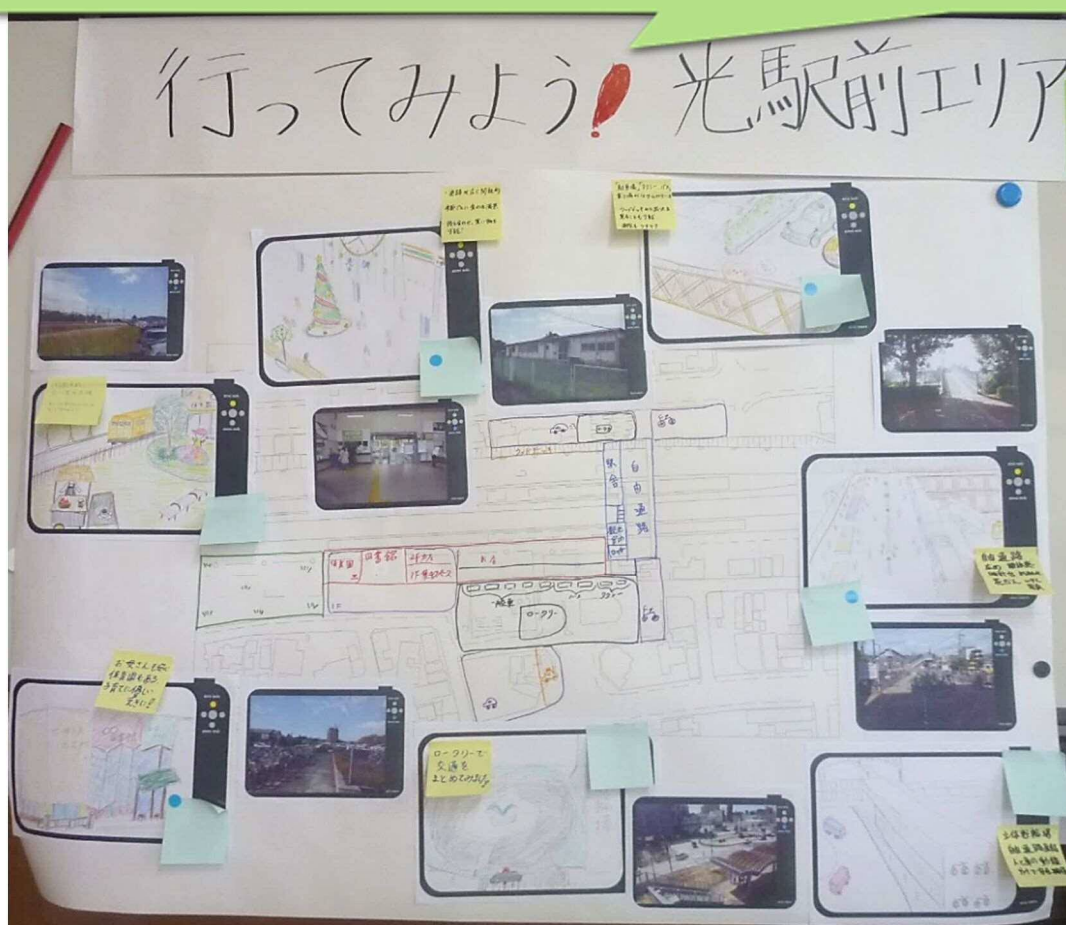
<現状と課題>

班	現状と課題
1	【バリアフリー化】 虹ヶ丘跨線橋のスロープは勾配が急で、南側は階段のみでエレベーターがない など 【利用しやすい駐輪場】 駐輪場の一部に屋根がない、放置自転車が多い 【滞在しやすい環境づくり】 滞在できる施設や空間がない、観光案内所がない など 【駅の利便性向上】 北側から駅ホームが遠い、駅の待合が狭い、トイレが古い、改札がIC化未対応 など 【人も車も安全・安心な駅前づくり】 送迎車は多いが停車スペースがなく危険、ロータリーの通り抜け車両が多く危険
2	【快適空間、利便性の向上】 バス停に屋根がない、虹ヶ丘跨線橋に屋根がなく幅員が狭い、飲食店がない など 【P(駐車場)問題】 南口側の駐輪場が満杯、ロータリー内に駐車場がほしい など 【にぎわいの創出】 にぎわいがない、活用されていない土地がある など 【安全性の向上】 駅舎東側の月極駐車場に出入りする車両が歩道を横切り危険、ロータリーの中に停車する車両があり危険、虹ヶ丘森ヶ峠線沿線の路上停車が多い など 【good ポイント】 駐車料金が安い、海が近い、交番が近く安心 など

班	現状と課題
3	【バリアフリー化】 バリアフリー化に対応していない、トイレが古く洋式便座がない 【にぎわいの創出】 駅周辺に店舗が少ない、子どもを預ける場所や子どもが遊べるスペースがない 【駅構内の利便性】 I C化未対応、充電スポットがない 【学生の使い勝手】 駐輪場の一部に屋根がない、駐輪場が狭い、北口に送迎車用の停車スペースがない、南口のバス乗降場の屋根が狭い など 【車で来にくい光駅】 北口駐車場が狭い、駐車場の管理人が不在のときがある

< 提案内容 >

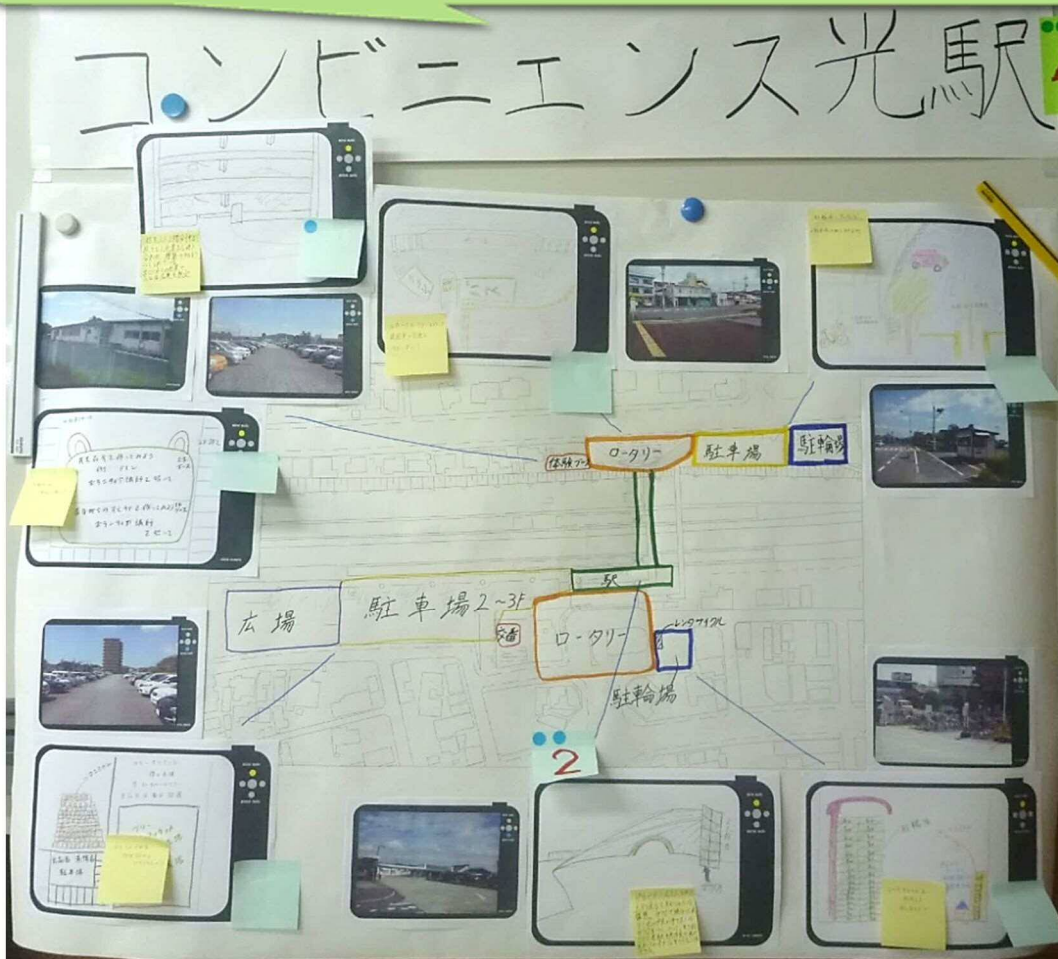
1 班：駅の橋上化、観光案内所、南口ロータリーの通過交通遮断、一般車両乗降場、立体駐輪場、保育所、図書館、カフェ、展望デッキ、北口ロータリー、芝生広場、幅の広い自由通路 など



2班：図書館、カフェ、シャワールーム、立体駐車場、バスターミナル、広場、
屋根のある自由通路、北口ロータリー、駐輪場の集約（立体駐輪場） など



3班：立体駐車場、海を感じられる駅舎のデザイン、体験ブース、レンタサイクル、
広場、北口ロータリー、駐車場の機械化 など



(5) 現状のまとめ (△良い点、▼悪い点 ※文末の〈W〉はワークショップでの意見が含まれるもの)

施設ごとの現況と諸元、利用実態調査結果、光駅利用者ワークショップでの意見等を踏まえ、施設ごとの現状を整理します。

施設		内容
JR 光駅 設備		△駅構内に一定の待合スペースがある △虹をあしらった駅舎が虹ヶ浜海岸とのつながりを醸し出している ▼乗換跨線橋は老朽化しており、また、上下移動は階段のみで、高齢者や障害者などの移動を妨げている 〈W〉 ▼北側からの利用者は一度虹ヶ丘跨線橋を渡ってから改札を通る必要がある 〈W〉 ▼改札が I C 化しておらず不便 〈W〉 ▼車両乗降口とホームに段差がある 〈W〉 ▼トイレが老朽化しており、洋式便座や多機能トイレがない 〈W〉 ▼駅の待合が狭い 〈W〉 ▼案内サインや情報の発信が不十分 ▼売店がない
鉄道南北の 連絡施設 (虹ヶ丘跨 線橋)		△駅に近接しており、駅利用者をはじめ多くの人に利用されている ▼老朽化が進行している ▼上下移動は北側が勾配の急なスロープ、南側が階段のみで高齢者や障害者などの移動を妨げている 〈W〉 ▼屋根が設置されておらず、有効幅員も 2.5m と広くない 〈W〉
南口駅前広場	ロータリー	△電車とバスの発着時刻が合っている 〈W〉 △タクシーの溜まり場は十分なスペースが確保されている ▼流入する自動車のうち 80% 以上が通過交通であり、市道島田虹ヶ浜線から国道 188 号へ通り抜ける車両が多い 〈W〉 ▼一般車両乗降場がないため、空きスペースに一般車両が停車し混雑する 〈W〉 ▼一般車両への乗降のため、歩行者の車道横断が生じている ▼ロータリー内の自動車での通行方法が分かりにくい 〈W〉 ▼バス停にベンチがなく、一部は屋根もない 〈W〉
	駐車場	△十分な収容台数が確保されている 〈W〉 △障害者等専用の駐車スペースが確保されている △主に通勤で光駅を利用するパーク＆ライド用の駐車場として利用されている ▼入り口が交差点に近く安全性に問題がある ▼夜間など管理人不在の時間帯がある 〈W〉
	駐輪場	▼収容台数が不足しており、混雑した状況となっている 〈W〉 ▼西側の駐輪場の一部に屋根が設置されていない 〈W〉 ▼東側からの利用者が多い一方、西側の駐輪場の収容台数が多いため、多くの自転車が駅前広場と国道 188 号の交差点部を東西方向に通過している
	その他	△松の植栽により、駅前で海岸の雰囲気味わえる場所となっている 〈W〉 △光駅前交番が立地しており、光駅を昼夜問わず安心して利用できる 〈W〉 ▼交通空間が主体で交流スペースなどが少なく、“にぎわい”が不足している

施設		内容
北口駅前広場	駐車場	▼駐車ますの幅が狭いほか、送迎車用の優先スペースが分かりづらい ▼夜間など管理人不在の時間帯がある〈W〉
	駐輪場	△屋根が整備されている △必要な収容台数が十分確保されている
	その他	△西側に活用可能な市有地がある ▼ロータリーがないため、タクシー乗場がない。バス停も分散し、乗り換えが不便 ▼バス停にベンチや屋根がない〈W〉 ▼一般車両乗降場がないため、虹ヶ丘森ヶ峠線の歩道沿いに停車して送迎を行う一般車両が見られるが、瀬戸風線の開通により交通量の増加が見込まれるため、安全性などに問題がある〈W〉
その他		△海に近い △コンビニエンスストアに近い ▼観光案内の機能が不足している〈W〉 ▼滞在空間が不足している〈W〉 ▼飲食店やカフェなどのお店が少ない〈W〉 ▼子どもを預ける場所や子どもが遊べるスペースがない〈W〉



2 駅近接エリアの課題

上位・関連計画や現状の整理、光駅利用者等の意見などを踏まえ、駅近接エリアを整備していくにあたっての課題を整理します。

(1) 一体的な移動等円滑化と安全性の確保

鉄道線路を跨ぎ、虹ヶ丘地区と虹ヶ浜地区をつなぐ虹ヶ丘跨線橋は、北側が勾配の急なスロープ、南側が階段となっており、また、駅構内の乗換跨線橋についても、上下移動のための施設が階段のみであり、円滑な移動等を妨げています。さらに、駅に求められる案内サインや必要な情報の表示なども、“誰にもやさしい”という観点から、改善が必要な状況です。

交通安全の観点からは、駅前広場に一般車両乗降場がないため、いたるところで車両と歩行者の通行が交錯していることや、通過交通の流入によるロータリー内の混雑により、利用者に対する安全性が十分に確保されていません。また、防犯の観点から、利用者の安全・安心の拠り所になる交番については、引き続き、機能を発揮してもらう必要があります。

(2) 交通結節点としての機能の向上

光駅は、自転車や車、鉄道などの乗り継ぎが行われる本市の主要な交通結節点として重要な役割を担っています。

しかしながら、北口には交通を結ぶためのロータリーがなく、また、南口ロータリー内には一般車両乗降場がありません。さらに、北側からの鉄道駅利用者は、大きく迂回する必要があることや、十分な待合環境が整っていないことなど、交通結節点として求められる機能が不足している状況です。

このため、全ての交通手段が利用しやすい動線に配慮した施設配置や、十分なロータリーの規模の確保、待合環境の改善など、利用環境の向上を図る必要があります。

また、駐車場や駐輪場についても、適正な規模の確保や利用者動線の円滑化、さらには運営形態も含め、利用環境の向上を図る必要があります。

(3) 機能充実による利便性の向上

光駅は、通勤・通学をはじめ、旅行やレジャー、観光などのため、多くの人が利用する場所です。しかしながら、近年、駅近接エリアでは、商業施設の撤退などに伴い、にぎわいや活気が低下しています。また、西日本屈指の海水浴場に近接しながら、特段の観光案内機能もない状況です。

このため、時代のニーズを踏まえつつ、通行しにくい南北自由通路の改善を図るとともに、トイレや商業施設などの利便施設の導入・配置が求められます。

また、「光市立地適正化計画」の「光駅周辺～島田市」における誘導施設である「観光案内施設」の位置付けを踏まえつつ、本地域における観光案内機能のあり方について検討を行う必要があります。

(4) 自然を活かした空間の確保

南口駅前広場では現在も、松の植栽や虹をあしらった駅舎、重要無形文化財「彫金」保持者（人間国宝）山本晃氏の作品である「輝翔の詩」など、海をはじめとした自然を近くに感じることができる空間となっています。基本構想の策定時に実施した市民・利用者アンケート調査でも、本地区に望む将来の姿として、「海岸との調和を意識した癒しと安らぎにあふれる地区」へのニーズが高くなっているとともに、ワークショップにおいても海が近いことを強みとした整備を望む声が挙がっています。

このため、虹ヶ浜海岸を意識した、本市の「まちの顔」にふさわしいシンボリックな空間の創出が求められます。

また、景観形成の観点からは、都市機能を有する各種施設と自然環境との調和を強く意識した整備が必要です。

さらに、こうした都市と自然が調和する環境の中で、人々が交流できる空間の創出が求められます。

(5) ふさわしい規模と実現性の確保

本市の財政状況は、高齢化の進展に伴う社会保障費の増大や老朽化するインフラ整備への対応、平成30年7月豪雨災害からの復旧と災害に強いまちづくり等々から、厳しい財政運営を余儀なくされており、限りある財源を市民や光駅利用者のために最も効率的かつ効果的に活用する必要があります。

また、光駅の整備にあたっては、単に都会化を求めるのではなく、“光市らしさ”に重点を置いた身の丈にあった整備を求める声も多くあり、財源の確保策と併せて、本市、本駅にふさわしい整備の内容や規模について、実現性や予算上の制約なども鑑みつつ、定めていく必要があります。

さらに、行政だけでなく民間事業者やまちづくり関係団体など、多様な主体のノウハウや企画力、資金などについても、積極的に活用していく必要があります。

3 基本計画の見直しについて

(1) 駅近接エリアに関する状況の変化

当初の基本計画の策定以降に生じた状況の変化について整理します。

ア 市財政負担の増加

本事業は、事業財源として国の交付金と併せて合併特例債の活用を想定していましたが、関係事業者や関係機関等との調整・協議に不測の日数を要したためスケジュールに遅れが生じ、合併特例債の活用が困難な状況となりました。また、基本設計に取り組む過程での地質調査・現地調査の結果の反映や、近年の建設資材・人件費の高騰といった社会経済情勢の変化などにより、当初の基本計画で30億円から40億円程度と見込んでいた概算事業費が大幅に上回る見込みとなり、それに伴い市が負担する実質的な一般財源も大幅に増加する見込みとなりました。

こうした状況に鑑み、将来にわたる市の持続可能性を維持するために、整備の内容や規模について、長期的な視点に立った計画の見直しが必要です。

イ 公共交通を取り巻く状況の変化

当初の基本計画策定時には、駅前広場を利用する交通事業者へのヒアリング等を踏まえ、必要なバス乗降場や待機場などを決定しました。しかしながら、令和6年3月末に本市の主要な路線を運行する路線バス事業者が撤退したため、バス事業者や便数、車両の大きさなどに変化が生じました。

こうした状況の変化や今後の公共交通の変化にも適切に対応できる計画への見直しが必要です。

ウ 市内高等学校の再編統合に伴う通学手段の変化

市内の2つの高等学校の再編統合により、光駅を利用する高校生の通学手段に変化が生じています。特に、自転車利用者の増加が顕著であり、仮設の駐輪場を設けるなどの対応を行っていますが、収容台数が十分とはいえない状況です。こうした状況の変化を考慮し、自転車を適切に収容できる計画への見直しが必要です。

(2) 見直し方針

将来にわたる本市の持続可能性を確保するため、この度の見直しにおいては、更なる低コストな手法での整備を検討します。

ア 計画的な整備

当初の基本計画に掲げた整備内容を踏襲しつつも、(1) で整理した状況の変化への対応を考慮すると、優先して取り組むべき課題を明確にしたうえで、将来の社会情勢の変化を見極めながら、計画的に整備を進める必要があります。

このため、整備の視点に【プライオリティ（優先度）の設定】を新たに追加し、駅近接エリアの課題解決を図りながら、市財政への負担軽減と将来への柔軟な対応を図ります。

イ 駅近接エリアのバリアフリー化について

駅近接エリアのバリアフリー化については、鉄道事業者と協議・調整を重ねながら、「南北自由通路と駅舎の一体的な整備」について検討しましたが、鉄道施設の移設や再整備に多大な費用を要することが判明したため、これを回避する必要があります。したがって、事業費の縮減を図るため、既存の鉄道施設への影響に配慮するとともに、これらの有効活用も見据えながら、効果的なバリアフリー化を進めます。